



Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 10: Die Autobahn im Verteidigungsfall

Mario Stecker

Die Autobahn im Verteidigungsfall

Mario Stecker

1. Auflage

© Mario Stecker

Dorfstraße 11

88214 Ravensburg

www.autobahngeschichte-lausitz-mariostecker.de

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, sowie der Übersetzung, vorbehalten.
Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert, unter
Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet oder verbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

10. Die Autobahn im Verteidigungsfall	4
10.1. Sondereinrichtungen/Schutzmaßnahmen	4
10.2. Abschnitt Uhyst – Görlitz	7
10.3. Abschnitt Kreuz Görlitz - Reichenberg	10
10.4. Der Dienst- und Betriebsverkehr	10

10. Die Autobahn im Verteidigungsfall

Adolph Hitler wurde erstmalig im April 1933 durch Willy Hof ¹, der Plan eines Netzes von Kraftwagenbahnen in Deutschland vorgestellt. Im Beisein Todt's und Vertretern des Reichswehrministeriums erläuterte er die Linienplanungen der ersten Autobahn Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg. Aus militärischer Sicht bestanden zunächst keine Forderungen in Bezug auf die technische und bauliche Ausführung. Aus Gründen der Landesverteidigung ersuchte die Führung der Reichswehr, bei den Detailplanungen einbezogen zu werden. Dem Reichswehrministerium ging es im Wesentlichen um ein Mitspracherecht bei der Planung der Trassenführung.

Zuständig für die Einbeziehung des Straßensystems in die Heimatverteidigung war die 1933 im Verborgenen gegründete Abteilung T1 IV im Reichswehrministerium. Sie ging personell aus der von den Alliierten 1926 verbotenen Transportabteilung des Truppenamtes hervor. Aus der Abteilung T1 IV bildet man 1934 offiziell die Transportabteilung 5, die direkt dem Generalstab des Heeres unterstellt war. In den Wehrkreisen behielten die Generalkommandos strukturell Transportabteilungen, in Friedenszeiten zuständig für die Planung von Militärtransporten und das Einrichten von Transporttrassen, im Verteidigungsfall für das Verlegen von Kampfseinheiten.

Die Heeresführung bemängelte nach Untersuchungen der ersten Abschnitte, dass gegnerische Flugzeuge am Tag und in mond hellen Nächten die Betonfahrbahn zur Orientierung nutzen könnten. Der hindernisfreie geradlinige Verlauf begünstige das Vordringen feindlicher Bodenkraft im Verteidigungsfall. Bis Mitte der 30er Jahre wurden militärische Standards aufgestellt, die durch GI – Weisung in den Bau und Betrieb von Reichsautobahnen einfließen. Die Weisungen gingen im Einzelnen sehr weit. So entschied zum Beispiel am 30.10.1937 der GI, die jeweiligen Transportoffiziere (TO) in den Genehmigungsprozessen von Verkehrsbauten mit einzubinden. Die Bauleitungen hatten

¹ Willi Hof, Generaldirektor der deutschen Handelsgesellschaft in Frankfurt (Main), war Mitbegründer der Gesellschaft "HAFRABA". Er gilt als erster Verfechter der Autobahnidee in Deutschland. Im April 1933 erläuterte er Hitler den Grundgedanken des Autobahnbaus, der sich davon begeistern ließ. In der Nazipropaganda durfte sein Name nicht auftauchen, da die Reichsautobahnen zu "Straßen des Führers" stilisiert wurden. Bei der Eröffnung der ersten Autobahn Frankfurt - Darmstadt am 23.09.1933 war Willi Hof anwesend, trat aber nicht in Erscheinung. Hitler dankte Willi Hof und überreichte ihm einen von zwei vergoldeten Spaten mit den eingestanzten Schriftzug: „Unter der Regierung Adolph Hitlers der erste Spatenstich am Reichsautobahnnetz“. Den zweiten Ehrenspaten erhielt ungerechtfertigt der Generalinspektor für das dt. Straßenwesen Dr. Ing. Todt. Bis zum Tod im Jahr 1956, bewahrte Willi Hof seinen Ehrenspaten auf. Er gehört heute dem deutschen Technik Museum Berlin, Inv.-Nr. 1/2012/0678. Todts Ehrenspaten ist verschollen.

in der Vorplanungsphase diese von der beabsichtigten Linienführung zu unterrichten. Der TO prüfte nach taktischer Sichtweise die Trassierung, regte Änderungen an und legte Standorte von Rampen sowie den Einbau von Zerstöreinrichtungen fest.

10.1. Sondereinrichtungen/Schutzmaßnahmen

1. Tarnung der Autobahntrasse vor Feindeinsicht

Diese Maßnahme betraf vor allem Abschnitte von Reichsautobahnen im grenznahen Raum. Dabei wurde geprüft, inwieweit Teile der zukünftigen Trasse für feindliche Artillerieaufklärer einsehbar sind. Um eine Feindsicht zu erschweren, beriet der zuständige TO mit der Bauleitung geeignete technische Maßnahmen. Wie zum Beispiel die Einarbeitung einer Querneigung der Fahrbahn von bis zu 3% (Pultneigung). Technisch stieß man dabei auf eine begrenzte Wirkung. Erfolgreicher war das Zusetzen von 2 bis 3% Eisenoxydschwarz oder Ruß bei der Betonherstellung. Damit erreichte man einen dunkleren Grundfarbton der Fahrbahn. Die Luftwaffe verlangte zusätzlich, die Fahrbahnabschnitte innerhalb von Fichtenwäldern mit einem kräftigen, in Laubwäldern mit einem hellen Grünton einzufärben. Außerdem verlangte man Abschattierungen von Grün bis Dunkelbraun. Diese Forderung stieß bei der technischen Umsetzung auf Probleme.

In einem Rundschreiben der RAD an alle Bauleitungen, verfügte man ab dem 01.10.1937 das generelle Einfärben aller Strecken in einen dunkleren Grauton. Wie Unterlagen beweisen, setzten die Bauleitungen das Einfärben nicht konsequent um. Ab Mitte 1938 begannen die Baufirmen auf einzelnen Abschnitten Eisenoxyd dem Beton beizumischen. Aus Kostengründen und um einen tieferen Grauton zu erreichen, mischte man dem Beton Asche zu. Diese gewann man direkt an den Baustellen durch das Verbrennen von Sträuchern und Ästen.

Im grenznahen Raum war ebenfalls der Schutz von weit einsehbaren Brücken notwendig. Hier wurde im Einzelfall entschieden, wie die Tarnung durch eine Bepflanzung erfolgen sollte. 1938 führten die Luftgaue ² eine taktische Analyse der geplanten Verkehrseinrichtungen und Bauten durch. Dabei untersuchte man die Häufung von Bauwerken, die Nähe zu Industrieanlagen und Maßnahmen zur Lufttarnung. Die daraus abgeleiteten Ergebnisse führten dazu, dass im Laufe des Krieges in luftgefährdeten

² Die Luftwaffe war für den Landesverteidigungsfall innerhalb des Reichsgebietes, ähnlich wie die Wehrkreise, in territoriale Bereiche, genannt Luftgaue eingeteilt.

Gebieten aufwendig die Fahrbahnen dunkelgrün gestrichen wurden.³

Tests ergaben, dass bei Nachtfahrten die Orientierung auf der dunklen Betonpiste schwierig war. Durch die Tarnscheinwerfer erkannte der Fahrer die Fahrbahn nicht mehr. Eine ergänzende Richtlinie zur Ausstattung von Autobahnen Anfang 1942 sollte dem entgegenwirken. Schwarz/Weiss + gelbe Richtungspfähle mit Rückstrahler an den Fahrbahnrandern hatten den Verlauf der Straße zu kennzeichnen. Aus Gründen der Materialeinsparung strich man die Farbe auf Holzpfähle und unterließ das Anbringen von rückstrahlfähigen Scheiben.

Die Lufttarnung bezog ab Sommer 1938 auch Baustellen und Materiallager in der Zeit der Bauruhe⁴ mit ein. Hier waren die Baufirmen gefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Offizielle Regelungen dafür existierten nicht. Wie private Fotografien und Filme beweisen, fand eine Umsetzung der Forderung in der Praxis nicht statt.

2. Einrichten von Baurampen

Um nicht an die öffentlichen Anschlussstellen gebunden zu sein, forderten die Transportabteilungen der Wehrbezirke flexiblere taktische Auf- und Abfahrten von der Autobahn. Im Rahmen der Landesverteidigung sollten Militärstützpunkte wie Übungsplätze und Kasernen zusätzliche Auffahrten erhalten. Aus tarnungstechnischen Gründen bezeichnete man diese als Baurampe.⁵ In der Weisung 174/36 A 20.23 vom 08.07.1936 waren einheitliche technischen Parameter festgelegt. Nach den Planungsgrundsätzen war ein Kurvenhalbmesser von 25 m bis 18 m anzuwenden. Aufgelassene und unterbrochene Straßen können als Baurampen benutzt werden, wobei der Fahrbahnbelag aus Granitsteinen herzustellen ist. Die Weisung legte fest, den Altbestand von Bäumen zur Tarnung der Rampe zu nutzen. Am Ende der Böschung war eine Wendeplatte einzurichten. In einer Aktennotiz behielt sich der GI eine Prüfung über den Bau beidseitiger Baurampen vor.

3. Konstruktive Gestaltung von Brücken

Wie bei Bahnanlagen verlangte das Militär, Brückenkonstruktionen von bedeutender Spannweite in getrennter Bauweise auszuführen. Dabei war ein 3 m Mindestabstand der Brückenkörper voneinander einzuhalten. Ziel der baulichen Forderung war es, eine Zerstörung der Bauwerke durch Bombenabwurf zu erschweren und den Schaden auf eine Brücke zu begrenzen. Der Abstand ermöglichte eine optische Schadensprüfung ohne technische Hilfsmittel. Aus wirtschaftlichen und ästhetischen Gründen ging man Mitte der 30er Jahre im Einzelfall davon ab. Mit der GI-Verfügung Nr. 2020 - 88 Ab 20, 23, 23a vom 15.10.1939 regelte die RAD das Abweichen von militärisch taktischen Baugrundsätzen.

4. Überfahrmöglichkeit des Mittelstreifens

Vor Bauwerken von beachtlichem Ausmaß und Rampen sollte ein 20 m langer gepflasterter Mittelstreifen eingerichtet werden. Hier war es den Militärtransporten möglich auf die gegenüberliegende Fahrbahn zu wechseln, um zerstörte Abschnitte zu umfahren. 1938 entschied der GI, aller 5 km einen gepflasterten Mittelstreifen baulich vorzusehen.

5. Zerstöreinrichtungen

Grundsatz war, dass das zuständige Generalkommando nach Abstimmung mit dem Transportkommando der Wehrmacht die Standorte von Minenanlagen festlegte. Das Generalkommando IV (Dresden) erließ zum Beispiel an die OBR Dresden am 14.04.1936 die Weisung, an Brücken über Geländeeinschnitten, Bahnanlagen und Flussläufen Sprengschnittpunkte einzubauen. Bis zu 150 km landeinwärts waren aller 50 km diese Sprengschnittpunkte vorzusehen. Im Grenzraum sollte eine Verdichtung erfolgen. Im Laufe des Jahres 1939 hatte sich bei taktischen Übungen gezeigt, dass eine zu umfangreiche Beschädigung der Reichsautobahn das Heranführen eigener Verteidigungskräfte behindert. So begrenzte man die Sprengpunkte auf ausgewählte Brückenbauwerke und Abschnitte.

In allgemein gehaltenen Richtlinien versuchte die Militärführung, einheitliche Grundsätze für die Nutzung der Reichsautobahnen im Rahmen der Heimatverteidigung festzulegen. Der GI erließ 1936 Verfahrensregeln, die die OBR aufforderte, rechtzeitig die Linienpläne mit den Unterlagen für die jeweiligen größten Brücken dem Generalkommando vorzulegen. Der Transportoffizier des Generalkommandos hatte darauf hin die taktisch erforderlichen Sprengschnittpunkte zu benennen. Lage und Beschaffenheit der Kammern legte das Brückenbüro der OBR in gesonderten Konstruktionszeichnungen fest. Die Sprengkammern waren in die Widerlager einzubauen.

³ Der Farbanstrich war zeitaufwendig aufzubringen und löste sich im Verkehrsalltag schnell wieder. Die Anwendung dieser Tarnmöglichkeit ist nur im Versuchsstadium dokumentiert.

⁴ Ab dem Frühjahr 1938 prüfte das zuständige Luftkommando in Sachsen regelmäßig die Baustrecke östlich von Dresden. In Berichten wurde die OBR aufgefordert, die Firmen bei befristeter Baueinstellung zu einer zweckmäßigen Tarnung größerer Baustofflager aufzufordern. Die Umsetzung der Forderung überließ man den Baufirmen.

⁵ Der Begriff geht auf die Bauzufahrten der Firmen zurück. Viele der Zufahrten wurden nach der Inbetriebnahme der Autobahn zu „Nicht öffentlichen Anschlussstellen“ umgebaut.

Dabei sollten die Öffnungen bis zu 2,45 m in das Bauteil hineinreichen. Durchlässe hatten jeweils zwei Sprengkammern im unteren und im oberen Bereich der Widerlager. Brücken mit schlanken Mittelpfeilern erhielten im unteren Teil bis zu 80 cm tiefe rechteckige Kammern. Die Kammern waren um den Pfeiler verteilt und mit einem Kunststein verschlossen. Zur Kennzeichnung trug der Verschlussstein den Buchstaben „U“. Talbrücken mit breiteren Pfeilern besaßen begehbare Sprengkammern, die über Zugänge von der Fahrbahntafel aus erreichbar waren. Im Kabelschacht für die Telefonleitungen verlegte man die Zündleitung. Stahlbrücken erhielten Behälter, die unterhalb der Fahrbahn an den Stahlstreben in der Nähe der Pfeiler angeschraubt waren. In Sprengkarten wurden die Zerstörungsstellen mit der benötigten Ladungsmenge, der Art der Zündung und notwendige Hilfsmittel ⁶ aufgeführt.

6. Luftschutz

Der Schutz sensibler technischer Einrichtungen und Bauwerke vor Zerstörungen aus der Luft hatte von Seiten des Militärs einen hohen Stellenwert. Da es aus dem 1. Weltkrieg geringe Erfahrungen gab, mussten für den Reichsautobahnbau erst zweckmäßige bauliche Maßnahmen entwickelt, erprobt und mittels Weisungen eingeführt werden.

Luftschutzräume:

1938 lagen erste Musterbaupläne für Schutzräume in Tank- und Rastanlagen vor. Wegen der Größe des Gebäudes war der Platz für einen Schutzraum eingeschränkt und betrug 10 bis 15 Quadratmeter.

Luftwarnsystem:

Ein Fliegermelde- und Luftwarndienst auf Reichsautobahnen, wie er Anfang 1936 durch das Luftkommando angestrebt wurde, fand in der Praxis keine Anwendung. Zwar waren Rasthöfe, Tankstellen und Straßenwärterposten in das Luftwarnsystem aufgenommen, eine zeitnahe Warnung des Autofahrers vor Tieffliegern oder Luftangriffen war in der Praxis unmöglich. Über Warntafeln, die auf dem Mittelstreifen aufgestellt waren, warnte man Anfang des Krieges Autofahrer über eine aktuelle Gefahr. Wegen dem geringen Verkehr und der Zunahme feindlicher Lufttätigkeit, war eine Luftwarnung ab dem Frühjahr 1943 sinnlos. Ab 1944 stellte eine Fahrt auf den Reichsautobahnen in West- und Mitteldeutschland ein lebensgefährliches Abenteuer dar.

7. Fernsprech- und Betriebskabel

Die Verlegung von Telefonkabel für die zivile, behördliche und militärische Nutzung waren in der Weisung des Heeres Nr. 1400/37 vom 07.04.1937 geregelt. So hatten die

Leitungen im Bereich von markanten Brückenbauten in einem Abstand von 500m um das Bauwerk zu verlaufen. Alle 1000 m und an Anschlussstellen bzw. Baurampen mussten Niederflurkontakte installiert sein. Von den Anschlüssen sollte eine Aufschaltung in das Reichspostnetz oder Gespräche der Sprechstellen untereinander möglich sein. In der baulichen Ausführung entschied man sich, die Anschlusskontakte an den Kilometertafeln einzubauen. Fernsprechkabel waren in einem Kanal innerhalb des Mittelstreifens, Telefonkabel für Sprechstellen und Aufschaltunkte unterhalb des Seitenstreifens zu verlegen. Innerhalb von Brücken waren die Kabel in eingezogenen Rohren im Randbalken zu führen.

8. Reparatur zerstörter Fahrbahnteile

Im Rahmen eines erfolgreichen Gegenstoßes eigener Kampfverbände waren Überlegungen notwendig, wie Zerstörungen an der Autobahn zu reparieren sind. Durch hölzerne Überbauten war eine vorübergehende Befahrbarkeit gesprengter Brücken herzustellen. Die Transportabteilung des OKH setzte durch, dass in Friedenszeiten diese Konstruktionen zu beschaffen sind und in unmittelbarer Umgebung eingelagert werden. Ab einer Brückenspannweite von mehr als 7 m waren mittlere Holzpfeiler notwendig. ⁷ Strittig blieb, wer den Bau der Holzkonstruktionen beauftragen sowie bezahlen sollte.

Anfang 1937 stellte die Wehrmacht umfangreiche Versuche an, wobei man das Wiederherstellen verschiedener Straßenbeläge erprobte. Mit dem Ergebnis, dass nur Großpflastersteine eine vorläufige Befahrbarkeit gewährleisten. Die Wehrmacht schlug vor, in Friedenszeiten einen Vorrat an Pflastersteinen in der Umgebung der Reichsautobahn zu lagern. In einer Verfügung vom 24.05.1937 verpflichtete man die Bauleitungen, in der Bauphase ausreichend Steine zu beschaffen. Die RAD Berlin empfahl aus diesem Grund, vereinzelt Deckenbauhöfe als Baustofflager nach der Betriebseröffnung weiter zu betreiben.

Nach einer umfassenden Straßenübung im August 1938 in Baden-Württemberg gewann man zusätzliche Erfahrungen bei der Wiederherstellung zerstörter Straßenabschnitte. Für die Reparatur sollten Wiederherstellungstrupps aus 12 bis 15 Hilfskräften, technisch mit einem LKW, einer Handramme und einem Delmag Stampfer ausgerüstet, gebildet werden. Der GI Erlass Nr. 5170/38 ⁸ vom

⁶ Als Hilfsmittel sind Leitern oder fahrbare Rampen zu verstehen, mit deren Hilfe die Sprengkammern bestückt werden konnten.

⁷ Für die Holzstützen mussten Betonfundamente mit jeweils 3 rechteckigen Öffnungen unterhalb der Fahrbahn eingelassen werden. Die Öffnungen waren mit Sand verfüllt und durch 5 cm dicke Steinen abgedeckt.

⁸ Im Erlass wurde der Einsatz von Jugendlichen und Frauen zur Reparatur beschädigter Autobahn- und Straßenabschnitte ausdrücklich gestattet.

30.11.1938 konkretisierte den Ausrüstungsgrad und den Einsatz. So hatten Firmen in Friedenszeiten vertraglich Verpflichtungen abzugeben, Instandhaltungsarbeiten im Kriegsfall durchzuführen. Dabei waren Bautruppführer und Arbeiter namensscharf, zu hinterlegen. Berechtigungsausweise zum Betreten von Kampfzonen sollten in der betreffenden OBR für den Ernstfall vorliegen, die Namen der zugangsberechtigten Personen beim Generalkommando hinterlegt sein. Um Gefährdungen des zivilen Verkehrs zu verhindern, mussten Pioniereinheiten die Kampfzone durch vorbereitete Verkehrszeichen absperren. Wegen der Kriegsgefahr ordnete die RAD an, den Erlass bis zum 20.01.1939 umzusetzen.

Ergänzende Maßnahmen bei der Heimatverteidigung

Der Großteil der Reichsautobahnmeistereien war seit Frühjahr 1942 stillgelegt. Zum Schutz der Wohnungen verblieb ein Mitarbeiter auf dem Gelände. Nur wenige verrichteten mit einer dezimierten Mannschaft ihren Dienst. Das Personal setzte sich aus älteren oder für den Kriegsdienst untauglichen Mitarbeitern zusammen. Am 20.04.1943 wies der GI alle OBRs an, den Unterhaltungsdienst auf Reichsautobahnen vollständig einzustellen, da der Personalmangel eine Bewirtschaftung der Autobahnen unmöglich machte. In Höhe des Tarnscheinwerfers sollten an den Auffahrten 1 m x 0,75 m grossen rote Tafeln mit der Aufschrift „Achtung Betriebsdienst ruht! Tankdienst eingeschränkt! Benutzung der RAB auf eigene Gefahr“ aufgestellt werden. Ende 1943 hatte das Personal Park- und Rastplätze so herzurichten, dass der Kraftfahrer Schutz bei Luftwarnung suchen konnte. Die Tarnung war durch eine zweckmäßige Bepflanzung herzustellen. In Waldgebieten baute man angrenzende Wege aus, damit eine Flucht bei auftauchenden Tieffliegern möglich war. Alle Maßnahmen führte die Direktion in Berlin in Form von Richtlinien ein. Die OBR konnten entscheiden, inwieweit sie diese auf ihren Abschnitten umsetzt.

Im Rahmen der Reichsverteidigung und auf Druck des Chefs des Transportkommandos musste für den Winter 1944/45 der Winterdienst wieder aufgenommen werden.⁹ In einer Streckenbereisung überprüfte der GI zwischen dem 11. und 15.01.1945¹⁰ den Zustand der Reichsautobahnen. Dabei befuhr er die Autobahn Berlin - Hannover sowie Teile der provisorisch fertiggestellten Strecke nach Kassel. Von dort setzte er die Fahrt über Eisenach nach

Dresden fort. Er stellte fest, dass zwischen Kassel und dem Hermsdorfer Kreuz Teile der Autobahn unzureichend von Schnee geräumt waren. Auf den Abschnitt Eisenach - Erfurt standen abgestellte Fahrzeuge auf der nicht beräumten Fahrbahn kreuz und quer. Er befahl vor Ort, wegen bevorstehender Schwertransporte die Räumung der Autobahn.¹¹ Entlang seiner Route inspizierte er auch besetzte Straßenmeistereien.

Am Dreieck Hermsdorf¹² bei Dresden ordnete er am 10.01. bis zum 15.01.1945 eine Verkehrszählung an. Pro Stunde passierten in Fahrtrichtung nach Berlin durchschnittlich 4 und in der Gegenrichtung 6 Fahrzeuge den Zählposten. Es durfte sich damit um die letzte Verkehrszählung auf „Reichsautobahnen“ gehandelt haben.

10.2. Abschnitt Uhyst – Görlitz

Im Wehrkreis IV Dresden, war Hauptmann Babel im Generalstabsbüro beim Generalkommando der zuständige Transportoffizier. Im Haus der OBR fiel auf ROR Graupner, als Dezernent 1 und Stellvertreter des Vorstandes der OBR Dresden die Aufgabe, die Linienplanungen mit dem Generalkommando abzustimmen. Schließlich lag in seiner Verantwortung die technische Gestaltung der Autobahn.

Das Generalkommando wurde über Streckenplanungen zwischen Bautzen und Görlitz durch die OBR im Mai 1935 unterrichtet. Der Transportoffizier prüfte die vorgelegten Linienentwürfe aus militärtaktischer Sicht. Gleichzeitig schaltete er den Stab der Transportabteilung im OKH ein und stimmte seine Entscheidungen mit dieser ab. Bei der OBR erwartete man eine zeitnahe Zuarbeit der Standorte von Rampen, Ausweichstraßen und Sperrpunkte, um dem GI eine erste Gesamtkalkulation vorzulegen. Die im Archiv aufgefundenen Unterlagen zeigen, dass das Generalkommando der Linienführung Bautzen - Görlitz überwiegend kritisch gegenüber stand. Statt einer Bestätigung der Planungen versuchte der TO, auf die Linienführung Einfluss zu nehmen.

Um nicht in Verzug zu kommen, übermittelte die OBR im Herbst 1935 einen ersten Kostenvoranschlag an die RAD. Dem zuständigen Direktionsreferent fiel das Fehlen der Sonderbauten bzw. Sonderanlagen in den Unterlagen auf. Am 13.01.1936 mahnte er die OBR Dresden, einen Bericht

⁹ Die Weisung wurde per Rundschreiben am 07.11.1944 an die Oberen Bauleitungen erteilt. Da weder Fahrzeuge noch Benzin zur Verfügung standen, versuchte man Bauern zu verpflichten, mit an Pferdegespannen angehängter Schneepflüge die Räumung jeweils einer Richtungsfahrbahn durchzuführen.

¹⁰ BArchiv Berlin; Sig. R. 4602/486, Reisebericht des GI.

¹¹ Ab dem Herbst 1944 nutzte man den Abschnitt zeitweise für Transporte von Schiffsrümpfen zwischen Frankfurt und Dresden. Dabei waren die Schiffe, meist U-Boote, auf Tiefladewagen verladen. Für den Transport waren bis zu 4 Zugmaschinen notwendig.

¹² Gemeint ist hier das heutige Dreieck Dresden Nord. Die falsche Bezeichnung ist auf die Unkenntnis Speers zurückzuführen. Innerbetrieblich wurde der Abzweig als „Dreieck Dresden“, offiziell als „Abzweig Bautzen“ bezeichnet.

über die militärischen Forderungen im Zuge des Reichs-Autobahnbaus bis Görlitz zu übermitteln.

Auf Nachfrage der OBR sah sich der Transportoffizier außerstande, konkrete Aussagen zu den erforderlichen Sonderbauten zu machen. Er begründete dies damit, dass ja eine endgültige Trassierung nicht abgestimmt sei. Erst im April des gleichen Jahres informierte der TO¹³ die Planungsgruppe der OBR von den Grundsätzen der baulichen Forderungen. So verlangte er allgemein vor längeren Brücken und hohen Fahrbahnböschungen gepflasterte Mittelstreifen.

Um zumindest den Bauabschnitt im Bereich der BAK Bautzen im Transportstab zu beraten, fragte das Wehrkommando bei der OBR im Juli 1936 an, wie der Stand der Planungen sei. In einer kurzen Antwort verwies man auf den baldigen Baubeginn bis Burk. Die Überlassung eines Linienplanes ist beabsichtigt. Nach weiteren Anfragen des Transportoffiziers stellte die Planungsabteilung bis zum Frühjahr 1937 keine Unterlagen zur Verfügung. Das Generalkommando Dresden schaltete daraufhin die Transportabteilung des OKH ein. Diese beantragte bei der RAD einen technischen Planungssatz für den Abschnitt Bautzen bis zur sächsischen Landesgrenze. Am 13.04.1937 forderte die RAD schriftlich Dresden auf, die geforderten Unterlagen¹⁴ dem Chef des Transportwesens im Oberkommando des Heeres zu übergeben. Dieser Forderung konnte Dresden erst nach Abschluss der Projektierungsarbeiten im November 1937 nachkommen.

Zum Jahreswechsel 1937/38 hatte der TO die Standorte der Baurampen festgelegt und an die OBR übermittelt:

km 48+500 (Kreisstraße Prischwitz – Pulsnitz)

Beidseitige Rampe mit Wendemöglichkeit.

km 59+630 (Straße Bautzen – Malschwitz)

Beidseitige Rampe mit Wendemöglichkeit.

Die geforderte Baurampe an der Muskauer Straße (spätere Anschlussstelle Bautzen Ost) sollte gleichzeitig der hier vorgesehenen Reichsautobahnmeisterei als Betriebszufahrt zu dienen.

km 70+500 (Straße Brießnitz – Nechern)

Beiderseitige Rampen mit Wendemöglichkeiten

Auf Vorschlag der OBR Dresden sollte hier auch der öffentliche Verkehr zugelassen werden. Dabei unterstützte die Bauleitung die Meinung des Landes Sachsen aus dem Jahr 1936/37, hier eine Auffahrt für den Zubringer aus Zittau vorzusehen. Durch den Bau einer Anschlussstelle bei Weißenberg hatte sich die Rampe erledigt.

km 85+600 (Landstraße Löbau – Niesky)

Beidseitige Rampe

Die OBR Dresden schlug im Planungsprozess vor, den Fahrbahnquerschnitt beider Schenkel von 5 m auf 6 m abzuändern und eine spätere Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu zulassen. Der Vorentwurf vom Oktober 1939 enthielt diese Änderung, der 1940 genehmigte Lageplan dagegen nicht mehr.

Das Generalkommando Dresden bemängelte Mitte 1936 in mehreren Schreiben an den Dezernenten 1 die ungenauen Aussagen zu Planung von Querverbindungen zwischen den Richtungsfahrbahnen. Erst im November des gleichen Jahres beschäftigte sich der Planungsstab der OBK mit dem Thema und bat die RAD um genaue bauliche Informationen. Am 09.12.1936 übersandte man ein Normblatt mit technische Details für den Bau der Querverbindungen. Neben der Länge und Breite der Querverbindung schrieb man das Material und die Bauausführung vor.¹⁵

Laut dem erhaltenen Schriftverkehr im Nachlass der OBR Dresden, schrieb der Transportstab beim Generalkommando Dresden nicht vor, wo eine Überfahrt einzurichten ist. Man ging offenbar davon aus, dass sich die OBR Dresden an die GI - Weisung hielt, im Abstand von 5 km den Mittelstreifen zu befestigen. Warum auf dem Abschnitt nur an der Anschlussstellen Bautzen West, an der Rampe bei Burk und in Höhe Gröditz eine Querverbindung eingerichtet wurde, ist nicht bekannt.

In folgende Brücken ordnete der TO den Einbau von Öffnungen für Sprengvorrichtungen an:¹⁶

Unterführung km 47+652

Ortsverbindung Pietzschwitz - Prischwitz

Nach Übermittlung der Planungssätze im Januar 1938, beantragte das Wehrkommando zusätzlich, das Bauwerk mit Minenkammern auszurüsten. Die BAR Bautzen lehnen den Antrag ab, da die Brücke zu diesem Zeitpunkt so gut wie fertig war.

¹³ Weisung des Generalkommandos des Armeekommandos IV an die OBR Dresden vom 14.04.36 über das Einrichten von Sonderbauten auf dem Abschnitt Bautzen – Weißenberg.

Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/2

Der Umschlag, in dem sich die betreffenden Planungsunterlagen befanden, war ohne Inhalt.

¹⁴ Schreiben der RAD Berlin an die OBK Dresden vom 06.01.1936 Betr. militärische Sonderforderungen im Zuge der Reichsautobahn Dresden – Chemnitz - Gera und Dresden – Görlitz. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/2

¹⁵ Der Mittelstreifen sollte aus Granitpflaster bestehen, welches auf den noch feuchten Unterbeton aufgebracht wird.

¹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/ 2 Schreiben der OBR Dresden an die Transportkommandantur Dresden vom 18.03.1939.

Unterführung km 49+577

Gemeindeweg Döbschke – Muschelwitz

Nicht umgesetzt.

Unterführung Km 52+620,35

Ortsverbindung Salzenforst - Rattwitz

Die OBR meldete am 26.02.1938 den Einbau von Sprengkammern.

Unterführung Km 53+150

Wirtschaftsweg

Nicht umgesetzt.

Unterführung Km 53+895

Wirtschaftsweg

Nicht umgesetzt

Unterführung Km 54+938,83

Bahnstrecke Bautzen – Radibor

Der Auftrag zum Einbau von Sprengkammern wurde in der Bauphase zurückgezogen. Man befürchtete, dass eine Sprengung die Bahnstrecke lange blockieren würde.

Unterführung Km 55+344,2

Ortsverbindungsstraße Bautzen - Salzenforst

Nicht umgesetzt.

Unterführung. Km 56+221,03

Reichsstraße 96 Bautzen - Hoyerswerda

Vollzugsmeldung der OBR über den Einbau von Sprengkammern am 07.03.1938.

Unterführung Km 58+240

Wirtschaftsweg Oehna - Bautzen

Der Einbau von Sprengkammern wurde nachträglich beantragt und in die fertige Brücke nachträglich eingebaut. Am 02.03.1938 meldete die OBR die technischen Parameter der Kammern an den TO.

Spreetabrücke

Für die Spreetalbrücke legte der TO nach Übermittlung eines ersten Bauplanes im Sommer 1937 fest, dass jeweils eine Sprengkammer in den beiden Talpfeiler in unterschiedlicher Höhe einzubauen ist. Am 12.03.1938 wurde der abgeschlossene Planungssatz an das Transportkommando des Wehrkreises übergeben. Hier ließ man sich viel Zeit, da die taktische Gesamtbetrachtung des Linienverlaufes erst mit dem OKH zu beraten war. Erst im August 1938 bestätigte der TO die jeweiligen Zerstörungspunkte im Bauwerk.

Unterführung Km 59+630

Muskauer Straße

Nach der Bauwerksabnahme bestätigte die OBR am 05.03.1938 dem TO den Einbau.

Wegen der Spannweite mussten die Bauwerke in den Kilometern 49,55/ 55,34/ 56,22/ 59,63 für einen möglichen Hilfsüberbau aus Holz zusätzliche Stützen erhalten. Dafür baute man innerhalb der Durchfahröffnung mehrere Betonklötzer unterhalb der Fahrbahndecke zum Aufstellen der Holzstempel ein. Um die genaue Holzmenge der benötigten Hilfsbauten zu ermitteln, beantragte am 08.03.1938 das Generalkommando die technischen Angaben der Bauwerke. Für die Lagerung der Holzteile suchte man im Umfeld der Autobahn geeignete Einlagerungsmöglichkeiten. Ob diese Suche erfolgreich war, konnten nicht abschließend geklärt werden. Ebenfalls existieren keinerlei Dokumente im Nachlass der OBR Dresden, woraus ersichtlich ist, ob Holzteile für den Bau von Hilfsbrücken in Auftrag gegeben wurden.

Die technischen Planungsunterlagen für den Teilabschnitt Uhyst – Bautzen Ost übergab die OBR nur wenige Monate vor der Betriebsübergabe. Mit Nachdruck versuchte die Transportabteilung im Februar 1939 Planungsunterlagen für die Trasse Bautzen - Bunzlau zu bekommen. Wie das Postausgangsbuch der OBR Dresden ausweist, wurde im März des gleichen Jahres ein Planungssatz der Linienführung bis Görlitz versendet. Beigefügt ein Brief des Vorstandes der OBR mit der Bitte, um eine zügige Zuarbeit der erforderlichen Sonderbauten. Im Sommer 1939 erklärte der TO schriftlich, dass nach einer ersten Sichtung der Unterlagen in der Neiße Brücke Zerstöreinrichtungen vorzusehen sind. Bis zum Kriegsausbruch im September 1939 stellte der TO keine weiteren Anträge.

Die Transportabteilung wurde im Rahmen der Mobilmachung im August 1939 umstrukturiert und übernahm andere Aufgaben. Erst ab Mitte 1940 existierte bei dem Armeekommando des 4. Armeekorps in Dresden ein Transportstab. Dieser bearbeitete die Unterlagen nicht weiter.

Für die Bildung von Widerherstellugstrupps von beschädigten Fahrbahnteilen im Kriegsfall, nahm die OBR Dresden Kontakt mit mehreren Baufirmen auf. Dabei handelte es sich um Unternehmen, die beim Bau der Autobahn unter Vertrag standen. Bis auf zwei, sah sich der überwiegende Teil der Baufirmen aus rechtlichen oder personellen

Gründen außerstande, solche Verträge einzugehen.¹⁷ Die Baustoffe für eine Reparatur sollten auf den Deckenbauhof bei Gröditz eingelagert werden. Dafür sah man vor, nach Ende der Arbeiten am Anschlussgleis zwei Lagerhallen für die Lagerung von Granitsteinen sowie vorgefertigten Bauteilen stehen zu lassen. Ab 1942 wurde das Vorhaben nicht weiter verfolgt.

Tarnung der Autobahn

In der Planungsphase wurde das Thema einer Fahrbahntarnung vom Militär intensiv erörtert und durch die Generalkommandos in Dresden und Breslau genaue Untersuchungen angestellt. Bedenken, die Trasse auf der Hügelkette zwischen Cannewitz und Weißenberg zu führen, waren groß. Der erzielte Panoramablick des Autofahrers hatte im Umkehrschluss den Nachteil, dass die Betonfahrbahn von der südlichen Bergkette zu erkennen wäre. Hier bestand die Gefahr, durch Feindbeschuss den Verkehr zu behindern. Der Vorschlag der militärischen Führung, die Fahrbahn mittels Nordneigung einer gegnerischen Sicht zu entziehen, wurde wegen der Gefahr von Schneeverwehungen durch die OBR abgelehnt. Nach Weisung des GI sollte der Abschnitt dagegen eingefärbt werden.

Am 10.06.1936 beauftragte die OBR Dresden das zuständige Luftkreiskommando, durch Erkundungsflüge gefährdete Abschnitte zwischen Dresden und Görlitz zu analysieren. Unklar ist aus heutiger Sicht, welchen Sinn das Vorhaben hatte. Zumal aus der Luft keine ausreichende Beurteilung der gegnerischen Einsichtnahme erfolgen konnte. 1938 unternahm das Luftgaukommando im Auftrag der OBR Dresden einen weiteren Erkundungsflug, um die Tarnmaßnahmen der Baurampen zu prüfen. Inwieweit eine fototechnische Auswertung erfolgte, geht aus den Dokumenten nicht hervor. Im Juni 1938 führte das Generalkommando VII Breslau Beobachtungen mittels Scherenfernrohren am Isarkamm und im Seidenberger Zipfel¹⁸ durch. Diese ergaben, dass die Trasse zwischen dem Osthang der Königshainer Berge und Guna zu erkennen wäre. Aus dem Gutachten ging hervor, auf welchen Abschnitten eine Störung von Truppenbewegungen durch Feindfernbeschuss drohte. Da die von der OBR Dresden vorgeschlagenen baulichen Gegenmaßnahmen nach militärischer Meinung kaum

Wirkung erzielten, lehnte das Generalkommando Breslau diese Linienführung ab.

10.3. Abschnitt Kreuz Görlitz - Reichenberg

In einem handschriftlichen Brief informierte Graupner am 10.03.1939 das Wehrkommando Dresden, über die geplante Linienführung Görlitz - Reichenberg. In einer beigelegten Karte waren folgende längere Brücken eingezeichnet:

Streckenkilometer 18

Talbrücke über den Ortsteil von Alt Bernsdorf

Streckenkilometer 37

Neiße-Brücke bei Zittau

Streckenkilometer 50

Viadukt über die Ortslage von Katzau

Streckenkilometer 54

Neißeviadukt bei Machendorf

In einer Vorabinformation antwortete der TO, dass der Einbau von Zerstöranlagen in den betreffenden Bauwerken vorzusehen ist. Da bis zur Mobilmachung des VI Armee-kommandos keinerlei Detailplanungen vorlagen, erübrigten sich weitere Gespräche mit der OBR.

10.4. Der Dienst- und Betriebsverkehr

Mit besonderen Benutzerausweisen war es Mitarbeiter des Unternehmens „Reichsautobahn“ und Baufirmen gestattet, im Bau befindliche Autobahnabschnitte zu befahren. Ab dem Sommer 1938 erließ der GI zusätzliche Weisung, welche Abschnitte bei einem vorläufigen Baustopp für einen Betriebsverkehr frei zugeben sind.

Der Begriff „Dienstverkehr“ wurde ab Anfang 1939, für freigegebene Abschnitte während der kriegsbedingten Bauruhe verwendet. Hierfür erließ der GI besondere Weisungen, die sich auf vor allem auf Abschnitte in Grenznähe bezog. So ordnete er an, in Vorbereitung einer zeitweisen Baueinstellung eine provisorische Befahrbarkeit herzustellen. Die Baufirmen waren angehalten, belastbare Ab- bzw. Zufahrten aufzuschütten und für nicht fertiggestellte Brückenbauwerke das Umfahren zu ermöglichen.¹⁹

Nach der Einstellung der Arbeiten 1942 wurden alle Bauabschnitte geräumt und die Baustellen gesichert. Auf Abschnitten, die baulich ein Befahren gestatteten, genehmigte die RAD eine Benutzung durch den öffentlichen

¹⁷ So verpflichteten sich die Dresdner Baufirmen Benno Löser GmbH, Johann – Meyer Str. 13, und die Firma Bruno Kost, Spenerstraße 21, Mitarbeiter für die Wiederherstellungstrupps abzustellen. Beide Firmen mussten die für den Einsatz bereitgestellten Arbeiter an die OBR namentlich melden. Die Berechtigungsausweise wurden ausgestellt und in einem Register bei der OBR Dresden hinterlegt. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/2

¹⁸ Als Seidenberger Zipfel, im 15. Jh. als Friedländer Zipfel bezeichnet, ist ein in Niederschlesien eingeschobener Landstrich der ehemaligen nordböhmischen Herrschaft von Seidenberg.

¹⁹ Die nicht fertiggestellten Abschnitte der Reichsautobahn Berlin – Breslau – Oberschlesien wurden im Sommer 1939 zur Verlegung militärischer Einheiten an die polnische Grenze unter Anstrengungen der OBR Breslau provisorisch hergerichtet. Für die im Bau befindlichen Brücken musste aufwendig Umfahrungen aufgeschüttet werden.

Verkehr. Die zuständige OBR war für das Aufstellen von Verkehrszeichen und Warntafeln verantwortlich. Oft beauftragte man die örtlichen Straßenmeistereien, für die Verkehrssicherheit zu sorgen. Diese organisierten auch das Aufstellen provisorischer Richtungsschilder mit Ortsnamen zur Orientierung.

Im Sommer 1938 meldete die OBR Dresden, dass bis zum Mai 1939 geplant war, folgende Teilabschnitte zwischen Dresden und Görlitz in Betrieb zu nehmen oder so herzurichten, dass ein Dienstverkehr möglich ist:

- Abschnitt Dresden – Bautzen – Burk

Öffentlicher Verkehr zwischen AS Dresden Mitte (km 0+0) bis AS Radeberg (km 17+0).

Betriebsverkehr auf der Südfahrbahn zwischen AS Radeberg (km 17+0) bis AS Pulsnitz (km 25+5).

Betriebsverkehr auf der Nordfahrbahn zwischen AS Radeberg (km 17+0) bis zum km 23+0 (Baurampe an der Ortsverbindung Lichtenberg – Treppendorf)

Öffentlicher Verkehr zwischen und AS Uhyst (km 42+5) bis zur Hilfsanschlussstelle Burk (km 59+6).

- Abschnitt Burk – Görlitz

Betriebsverkehr auf der Südfahrbahn zwischen Burk (km 59+6) bis km 66+2.²⁰

Betriebsverkehr auf der Südfahrbahn zwischen km 80+0 (Baurampe an der Landstraße Weißenberg- Buchholz) bis km 89+9 (Baurampe östlich von Thiemendorf).

Entgegen der Ankündigung war es der OBR Dresden nicht möglich, alle aufgeführten Teilabschnitte für den Betriebsverkehr bis 1939 frei zu geben. Ob zum Beispiel der Abschnitt Bautzen West bis zur Baurampe im km 66+200 ab Mitte August 1939 auf der Südfahrbahn für Militärtransporte zur Verfügung stand, ist nicht sicher. Aus Dokumenten geht hervor, dass zu diesem Zeitpunkt auf dem Abschnitt die Betonarbeiten gerade abgeschlossen waren und Restarbeiten an der Fahrbahn, der Böschung und an der Fahrhantafel der Spreebrücke erfolgten.

Auf der Trasse Weißenberg – Görlitz standen bis 1942 keine Abschnitte für den Dienstverkehr zur Verfügung. Anfang 1945 nutzte die Wehrmacht das mit Kies aufgefüllte Planum zwischen der Reichsstraße 115 (Anschlussstelle Görlitz Ost) bis zur Neiße. Zur Überwindung des Flusses wurde eine Pontonbrücke ausgelegt. An der westlichen Neiße Seite erreichte man über eine Baustraße die Reichsstraße 99 innerhalb der Ortslage Oberludwigsdorf.

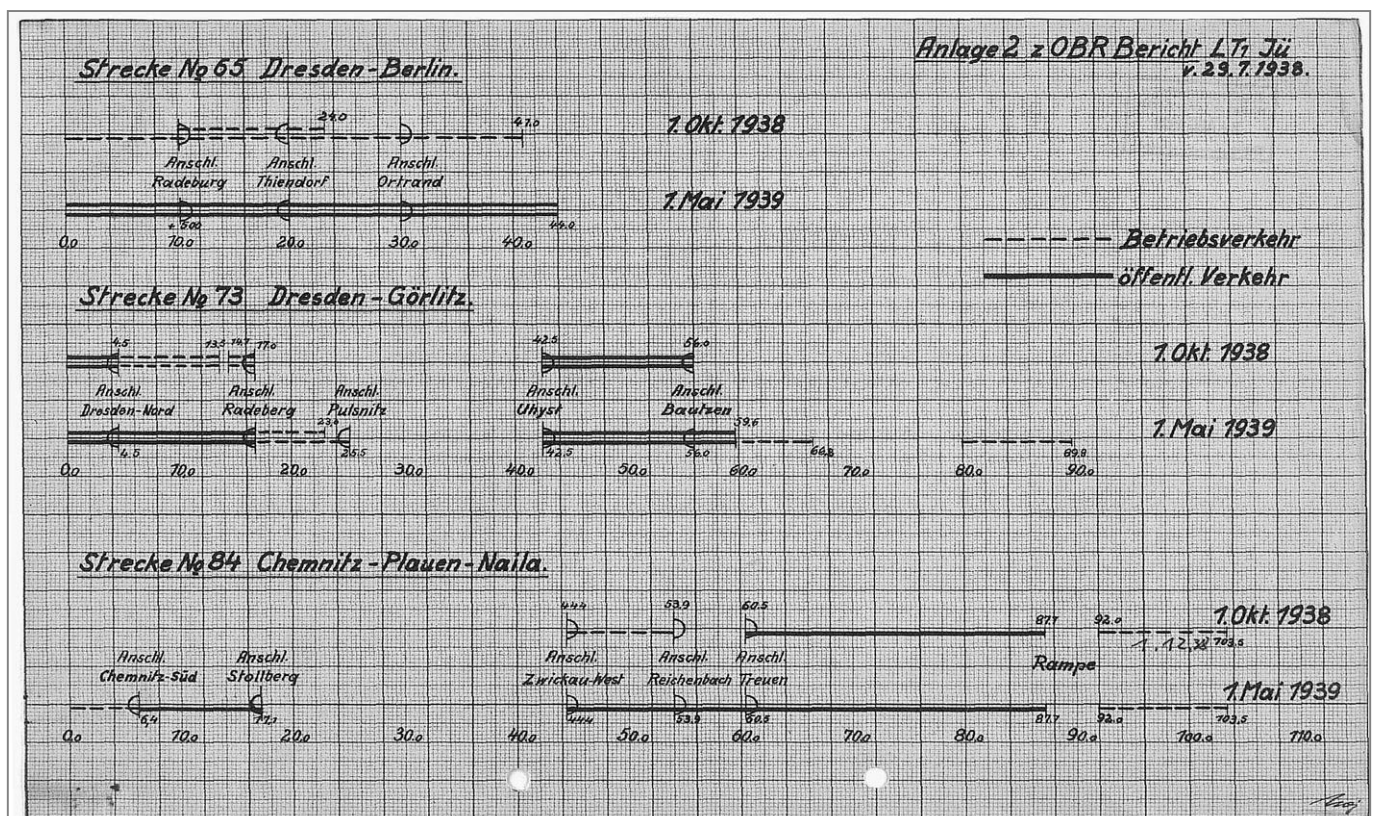


Abb. 1: Im Rahmen der Sudetenkrise im Juli 1938 und einer möglichen Mobilmachung erstellte die OBR Dresden auf Weisung des GI eine Übersicht aller befahrbaren Autobahnabschnitte. Die nach 1942 aus den oberen Baudirektionen gebildeten Betriebsdirektion der Reichsautobahnen unterrichteten die jeweiligen Transportstäbe der Wehrkreise über die Befahrbarkeit und den Zustand der Abschnitte innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches direkt.

Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/166

²⁰ Die im Kilometer 66+200 unbefestigte Baurampe lag an der Nordseite der Trasse, unmittelbar vor der im Bau befindlichen Überführung des Kubschützer Wassers. Die Rampe war an die Landstraße Kl. Bautzen – Cannewitz angeschlossen, wo im Sommer 1939 der Umbau des Abschnittes Niedergurig – Cannewitz im Rahmen der Straßenverlegung erfolgte.